

# تجارة البصرة الداخلية

والعوامل المؤثرة فيها  
خلال القرن السادس عشر

---

د . طارق نافع الجمالني

---

## ١ - الأوضاع السياسية العامة في البصرة وأثرها على التجارة خلال القرن السادس عشر .

لعبت البصرة منذ بداية تأسيسها في العهد الإسلامية الأولى ، وحتى مطلع العصور الحديثة ، دوراً مهماً في تجارة العراق الداخلية ، كأهميتها في التجارة الخارجية . وهي وإن شهدت فترات من الركود والتخلف ، بسبب إهمالها دون المراكز الأخرى أثناء الحكم الأيلخاني والتركماني ، إلا أنها مع ذلك لم تفقد أهميتها التجارية تماماً ، لكونها نقطة الاتصال التجاري الرئيس مع العالم الخارجي من ناحية ، ولأنها حلقة ارتباط مع الأقسام الداخلية في العراق والمناطق المجاورة من ناحية أخرى .

وقد زاد الموقع الجديد الذي احتلته البصرة قريباً من شط العرب في بداية القرن السادس عشر من أهمية المدينة التجارية<sup>(١)</sup> : إذ أصبحت من أبرز المحطات للتجارة الشرقية على رأس الخليج العربي . وكان هذا الموقع كفيلاً بأن يجذب إلى المدينة جانباً لا يستهان به من تلك التجارة<sup>(٢)</sup> . إلا أنها منذ وصول البرتغاليين إلى الهند ودخولهم الخليج العربي أوائل القرن السادس عشر ، بدأت البصرة تتأخر شيئاً فشيئاً ، ولم تتمكن من بلوغ الرقي الذي كانت نصيب إليه في موضعها الجديد . طالما أن سياسة البرتغاليين الرئيسية في الشرق كانت تهدف إلى تحويل التجارة وسد المواصلات البحرية عن كل الموانئ الواقعة على سواحل البحر الأحمر والخليج العربي ، ومن بينها البصرة<sup>(٣)</sup> .

ومن الناحية الأخرى فقد كان لطرف عدم الاستقرار التي مرت بها البصرة سواء أكان ذلك في المدينة نفسها ، أم في طرق المواصلات النهرية التي تربط المدينة بالمناطق العرفية ، أو بالطرق البرية التي توفر لها اتصالاً بأقاليمها ، أثرها الواضح في رسم الصورة العامة لتجارة البصرة الداخلية خلال القرن السادس عشر .

وفي خلال الفترة « موضوع البحث » حدثت تطورات كثيرة في المنطقة تركت لها الأثر آثارها على الأوضاع السياسية والاقتصادية فيها . فوصول البرتغاليين إلى الخليج العربي قد تسبب في تقدم العثمانيين إلى بلاد الشام ومصر والمجاز ، وقضائهم على الحكم الصفوي في العراق ، ونوسيع دائرة نفوذهم إلى البصرة والخليج .

وكانت السياسة التجارية التي اتبعتها العثمانيون في هذه الفترة تقوم على استعادة السيطرة على طرق التجارة التقليدية عبر البحر الأحمر والخليج العربي والاستفادة من الضرائب المفروضة على التجارة الشرقية عبر هذه المنافذ . باعتبارها تشكل مورداً أساسياً من موارد الخزينة العثمانية<sup>(٤)</sup> .

بين الوَسائِل التي اتبعتها في ذلك أن هاجمت القوافل النهرية المارة من وإلى البصرة على طول نهرى دجلة والفرات<sup>(١١٧)</sup>. واستمرت هذه الحالة معظم القرن السادس عشر<sup>(١١٨)</sup>. وعلى الرغم من محاولة العثمانيين حماية السفن والقوافل في تلك الهجمات عن طريق بناء القلاع في أماكن معينة. إلا أنها مع ذلك لم تشهد مثل هذه الحالة تماماً<sup>(١١٩)</sup>.

## ٢ - تجارة البصرة الداخلية : طبيعتها ومراكز نشاطها .

لا تقل تجارة البصرة الداخلية أهمية عن تجارتها الخارجية . وإذا ما كانت الأخيرة قد أصابها بعض الركود بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وعبئة البرتغاليين على الخليج العربي ومحاولتهم منع أية سفينة عربية من ممارسة التجارة فيه دون إذن رسمي منهم . إلا أن تجارة المرور عبر البصرة استمرت من دون شيء ؛ بل يمكن القول بأنها كانت حلقة وصل بين حلب ودمشق من جهة وبين الخليج العربي من جهة أخرى<sup>(١٢٠)</sup>. وفي الوقت نفسه فقد كان هناك تبادل تجارى تنشط في المنتجات المحلية : سواء بين المدينة والريف . أو بين البصرة والمدن العراقية الأخرى . ولعل خير ما يصور لنا هذا النشاط هو ما تركه لنا الرحالة الأوروبيون الذين زاروا البصرة في نهاية القرن السادس عشر في روايات تفصيلية . فهذا نيويرى John Newbery الذي مر بالمدينة في عام ١٥٨٢م يشير الى « أن في البصرة مخازن كبيرة للقمح والرز والبنور . وهي تخون بغداد وكل الأقطار الأخرى مثل هرمز وكل أجزاء الهند »<sup>(١٢١)</sup>. وهذا يدل على وفرة المنتجات الزراعية التي كانت تسد الحاجة المحلية . إضافة إلى وجود فائض منها للتجار به مع المناطق الأخرى . وبخاصة بغداد . وعند دراستنا لهذه النشاطات فقد اعتمدنا على دفاتر الطابور العثمانية . وبالذات على ترجمة مانتران Mantran<sup>(١٢٢)</sup> . تلك الوثائق . التي تناولت الربع الثالث من القرن السادس عشر . إضافة إلى مشاهدات وملاحظات الرحالة الأوروبيين في الفترة المذكورة وما بعدها . وعلى الرغم من أن هذه الوثائق تتعلق أساساً بالضرائب ومقدارها في ولاية البصرة . إلا أنها من الناحية الأخرى تزودنا بمعلومات قيمة جداً عن طبيعة التجارة والنقل ما بين البصرة والمناطق التابعة لها أو ما يعرف بإقليم المدينة . وبينها وبين المدن المختلفة . خصوصاً بغداد<sup>(١٢٣)</sup>.

فمن الناحية الأولى نجد أن التجارة الداخلية مع القاطن من متفوح منطقة أخرى . أو مع بضائع مركز المدينة ومتوحياتها المختلفة . وما يقد إليها من سلع البلاد الخارجية<sup>(١٢٤)</sup> وفي الغالب كان سوق المدينة ولا يزال هو الجامع لمنتجات المناطق المختلفة . وبواسطته تجري عمليات التبادل سواء عن طريق البيع والشراء أو عن طريق المقايضة<sup>(١٢٥)</sup>. وكانت أهم البضائع التي يتم جلبها إلى سوق

المدينة من المناطق والقرى التابعة للبصرة **Rural areas** هي المنتجات الزراعية والحيوانية كالحبوب والمحضرات والأسماك واللبن والجبن والسمن وعلود الحيوانات وصوفها إضافة إلى المواشي نفسها<sup>(٢٢)</sup>. إن السلع التي كان يتم مبادلتها ما بين البصرة والمناطق الواقعة ضمن حدود هذه الولاية مثل لواء زكية وقبان ومقاطعة الجزائر هي القفلقل والتوابل والسكر والملابس والعقاقير والصابون ومواد صناعية أخرى<sup>(٢٣)</sup>.

ويبدو من المعلومات المتوفرة من الوثائق العثمانية : أن هناك عدداً من الأسواق المحلية ، حيث كانت تجرى معظم المبادلات التجارية الداخلية للبصرة فيها<sup>(٢٤)</sup> . ويظهر لنا أيضاً بأن هناك أسواقاً أسبوعية تتم فيها مبادلة المنتجات الزراعية مع منتجات المدينة نفسها ، وكان تحديد يوم معين في الأسبوع ضرورة لمثل هذه التجارة فرضها عدم تمكن الفلاح من المجيء يوماً إلى المدينة إضافة إلى أنها تضمن للفلاح القادم من الريف وجود أشخاص مستعدين لشراء ما يحوزونه<sup>(٢٥)</sup> . ويضاف إلى تلك الأسواق المحلية الأسبوعية أسواق موسمية<sup>(٢٦)</sup> . سنوية ونصف سنوية . تعرض فيها عادة واردات الإقليم المختلفة . من زراعية وحرثية . ويمارس التجارة في هذه الأسواق الصناع أو المنتجون أنفسهم في الغالب<sup>(٢٧)</sup> .

ومن الناحية الأخرى فقد كانت هناك تجارة مستمرة بين البصرة والمدن العراقية المختلفة . وبخاصة بغداد : إلا حيناً يحدث ما يعيق هذه التجارة من انعدام الأمن في الطرق التي تسير فيها البضائع التجارية . أو ما يحدث من اضطرابات سياسية أخرى . وفي هذه التجارة احتلت البصرة مكانة مهمة خلال القرن السادس عشر . باعتبارها المخرج البحري الوحيد للبضائع والسلع المستوردة من الهند والشرق الأقصى ، التي كانت البلاد بحاجة إليها في ذلك الوقت . وهنا تقوم هذه المدينة بتصدير البضائع والسلع التي ترد إليها إلى بغداد والمدن الأخرى<sup>(٢٨)</sup> . إن السلع والبضائع التي كان يجري الاتجار بها ما بين البصرة وبغداد كانت تتضمن كل أنواع المنتجات والمصنوعات الهندية . والتي جلبت بشكل رئيسي من كلكتا وسواحل الملايو مثل القفلقل والتوابل والملابس وسائر الأقمشة<sup>(٢٩)</sup> . ولعل المعلومات القيمة والوصف الدقيق الذي أورده لنا الرحالة الهولندي ليونهارت راوولف ، تظهر لنا طبيعة وحجم الحركة التجارية بين هاتين المنطقتين . فهو يقول :

« حيناً كنت في بغداد في اليوم الثاني من كانون الأول عام ١٥٧٤ . فقد وصلت إليها بحس وعشرون سفينة موشة بالأقايير والعقاقير الثمينة من الهند بطريق هرمز إلى البصرة ... وفي البصرة أفرغت هذه السفن بضاعتها في سفن صغيرة فنقلتها هذه السفن إلى بغداد . حيث استقرت السفرة حوالاً أربعين يوماً »<sup>(٣٠)</sup>

أما الصادرات الرئيسية من بغداد إلى البصرة . فقد كانت الخيول والأصواف<sup>(٣١)</sup> . وعلى الرغم من أن تجارة البصرة الداخلية ظلت نشطة إلى حد كبير خلال القرن السادس

عشر . فقد كانت تعرفها عوامل عدة . فالفقير العام الذي لحق بالسكان من جراء تحول طرق التجارة العالمية عن المنطقة ، أدى إلى انحطاط مستوى معيشتهم . وبالتالي ضعف التبادل التجاري هناك<sup>(٢١)</sup> . يضاف إلى ذلك وسائل النقل والمواصلات ، فإن كلا من وسائل النقل البرى والنهرى . خلال الفترة موضوع البحث ، لم تشهد الا تقدماً ضئيلاً . وقد استمرت حركة نقل البضائع بحرى بوسائل وطرق أولية جداً . سواء أكانت عن طريق الحيوانات كالجبال والبغال والحمير أو عن طريق سفن بدائية تماماً . يضطر معها التاجر في كثير من الأحيان إلى تحويل سلعة من سفينة إلى أخرى . تلك السلع التى لم تكن تخضع أو تغلف . لذا كانت معرضة دوماً للتلف<sup>(٢٢)</sup> . كما أن التهديدات المستمرة التى تعرضت لها التجارة الداخلية من قبل قطاع الطرق وللصوص الذين كانوا يرايطون على شواطئ دجلة والفرات وفى مفترقات الطرق بحثاً عن السفن أو القوافل المحملة بالسلع التجارية للإغارة عليها ونهبها . لم تكن تزيد إلى خسائر شخصية فحسب . وإنما كانت تسبب هبوطاً فى النشاط التجارى أيضاً . حيث أن التجار . ومنهم الرحالة الأوروبيون . كانوا يفضلون الثرىث أياً ما وأسابع حتى يجدوا قافلة كبيرة مستعدة للسفر المشترك وذلك سعياً وراء الأمن الذى يوفره السفر الجماعى<sup>(٢٣)</sup> . وإذا ما كان تأخر وسائل النقل والاتصال . وعدم استتباب الأمن على الطرق التجارية عوامل هامة فى ضعف النشاط التجارى وفى تدهبه خلال القرن السادس عشر ؛ فإنه يجب ألا ننسى أن الضرائب المفروضة على الاستيراد والتصدير والبيع والشراء لم تكن أقل أهمية فى عرقلة ذلك النشاط . فالضرائب عديدة ومفروضة على كل ما يمكن أن يباع فى الأسواق . ورسم الكرمك يؤخذ على كل ما يبنى به من خارج المدينة لا على البضائع الواردة من الخارج فقط . بل هناك رسوم على بيع اللحوم والخضروات والفواكه . نجدتها بكثرة فى الوثائق العثمانية<sup>(٢٤)</sup> . فقد كانت هناك رسوم على العديد من المنتجات المحلية والمواد الغذائية المباعة فى الأسواق والتى يستهلكها الأهالى فى البصرة ؛ سواء عند دخولها أبواب المدينة ( رسم العبور ) أو فى السوق نفسه ( ضريبة الاحتساب ) . فعلى سبيل المثال كانت الرسوم المفروضة على كل رأس غنم عند دخوله البصرة هى أقمجنى ( وهى عملة قضية عثمانية ) . وقد أدى هذا الرسم الى قلة اللحوم الموجودة فى المدينة . فتذمر الناس من ذلك . مما اضطر وإلى البصرة قياد باشا ( ١٥٥٦/٩٥٨م ) إلى إصدار أمر بتخفيض الرسم إلى أقمجة واحدة عن كل رأس غنم<sup>(٢٥)</sup> . ويمكن أن يقال الأمر نفسه بالنسبة للمحاصيل الزراعية كالمناس والبصل والحبوب والحمضيات والتمور التى فرضت عليها نسب معينة من الرسوم عند دخولها أبواب المدينة وعند بيعها فى السوق<sup>(٢٦)</sup> . والمهم فى الأمر أن هذه الرسوم قد أدت فى الغالب إلى ارتفاع أسعار السلع المحلية . خصوصاً وأنها كانت معرضة لتلاعب الجباة . الذين استخدموا أساليب ووسائل مختلفة لجمعها . ولهذا السبب بالذات أصدر الحكام العثمانيون الأوامر إلى المسئولين العثمانيين فى البصرة عام ١٥٧١/٩٨٢م بضرورة عدم التلاعب فى فرض الضرائب

والرسوم على المواد التجارية الواردة إلى المدينة<sup>(٢٧)</sup> .

ومادامنا بصدد الحديث عن تجارة البصرة الداخلية ، لا بد من التعرف على طرق التجارة الداخلية ، باعتبارها الوسطة التي انتقلت عبرها هذه التجارة ، وعلى الوسائل التي استخدمت في نقلها . فمن المعروف أن الطرق التجارية الداخلية في العراق تنقسم إلى برية ونهرية . فالبرية منها - من دون شك - استعملت لنقل السلع والمنتجات المحلية ما بين البصرة والمناطق التابعة لها . وماعدا ذلك لا نجد إلا ذكراً قليلاً لاستخدام الطرق البرية ما بين البصرة وبغداد ، باستثناء اتخاذها لأغراض عسكرية وليست تجارية<sup>(٢٨)</sup> . ولهذا السبب بالذات ، فقد أصبحت التجارة الداخلية البرية أقل أهمية من التجارة النهرية والبحرية .

أما الطرق النهرية فقد كان لها أهمية كبيرة في التجارة الداخلية ، إضافة إلى أنها كانت تساهم في تسهيل التجارة الخارجية . وأهم هذه الطرق طريق البصرة - بغداد النهرى<sup>(٢٩)</sup> . ونأني أهمية الطرق النهرية لاتعدام الطرق البرية المضمونة بين البصرة وبغداد من جهة ، ولكون أن هذه الطريق هي حلقة وصل بين ميناء البصرة ، الذي يعتبر المنفذ الرئيس للتجارة الخارجية ، وبين المناطق الداخلية في العراق التي تعتمد على البصرة في تزويدها ببعض السلع والبضائع الواردة إليها من أقطار الخليج العربي والهند والأقطار المجاورة من جهة أخرى<sup>(٣٠)</sup> . أما السفن التي استخدمت في عمليات نقل البضائع التجارية عبر نهر دجلة بين بغداد والبصرة فكانت معظمها سفناً شراعية مصنوعة بطريقة بدائية ومطلية بمقادير كبيرة من القار ، الذي كان متوفراً بكميات كبيرة في هيت وعبوتها ؛ وأهم تلك السفن هي المراكب ذات الأشعة المعروفة بـ Barics والدائق والدوا<sup>(٣١)</sup> .

وتستغرق السفرة في هذه السفن من بغداد إلى البصرة ثمانية عشر يوماً عندما يكون منسوب المياه في نهر دجلة منخفضاً ، إلا أنها قد تستغرق سبعة أيام أو أقل من ذلك بقليل ، عندما يكون منسوب المياه عالياً<sup>(٣٢)</sup> . أما رحلة العودة ، عندما تكون السفن محملة بالسلع التجارية ، فقد كانت صعبة جداً ، وذلك لأن السفن كانت تسحب إلى أعلى النهر ، بحبال طويلة بقوة الرجال وكانت تستغرق أربعة وأربعين يوماً أو ستين يوماً للوصول من البصرة إلى بغداد<sup>(٣٣)</sup> .

ومع صعوبة النقل والمواصلات ، ورغم الظروف الصعبة والعقبات التي كانت تواجهها تجارة البصرة الداخلية ، فقد ظلت قائمة ونشطة طوال القرن السادس عشر . وليس أدل على ذلك من استمرار حركة النقل والتبادل التجاري بين البصرة وأقاليمها من جهة ، وبينها وبين المدن العراقية الأخرى والعالم الخارجي من جهة أخرى والذي أسفر عن استعادة البصرة لمركزها التجاري بعد الضمور الذي شهدته في تجارتها الداخلية والخارجية خلال النصف الأول من القرن السادس عشر ، حين احتكر البرتغاليون التجارة في الخليج العربي .

## ● مصادر البحث ●

### ١ - الوثائق غير المنشورة :

- إجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ (١٥٧٤/١٨٢) ، مكتبة الدراسات العليا ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، برقم ١٢٥٤ .  
فصل ولاية البصرة دفتر رقم ٢٨٢ (١٥٥١/١٥٩) ، مكتبة الدراسات العليا كلية الآداب ، جامعة بغداد ، برقم ١٢٥٦ .

### ٢ - المصادر العربية :

- اوزبران ، صالح ، الاتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي ١٥٣٤ - ١٥٨١ ، ترجمة الدكتور عبد الجبار ناجي ( بغداد ، ١٩٧٩ ) .  
تافرنه ، جون باتيست ، العراق في القرن السابع عشر ، ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد ( بغداد ، ١٩٤٤ ) .  
جب ، هاسلتون ، وبوون ، هارولد ، المجتمع الاسلامي والغرب ، ترجمة الدكتور احمد عبد الرحيم مصطفى ( القاهرة ، ١٩٧١ ) .  
جميل ، مظفر حسين ، سياسة العراق التجارية ( القاهرة ، ١٩٤٩ ) .  
الحمداني ، د. طارق نافع ، « تجارة البصرة الخارجية ودورها في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر » ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد الرابع والثلاثون ، السنة التاسعة ( أبريل ، ١٩٧٣ ) ص ٦٣ - ٧٢ .  
« ، ، » ، النقل التهرى ووسائله في العراق إبان القرنين السادس والسابع عشر ؛ دراسة تاريخية ، « مجلة المجمع العلمي العراقي ( تحت الطبع ) .  
الدجيلي ، كاظم ، السفن في انهار العراق ، مجلة لغة العرب ، السنة الثانية ، الجزء الثالث ( ايلول ، ١٩١٢ ) ص ٩٧ - ١٠٢ .  
الصبري ، نوال حمزة يوسف ، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي ( الرياض ، ١٩٨٣ ) .

العزاوي ، عباس ، تاريخ الضرائب العراقية ( بغداد ، ١٩٥٨ ) .  
 فهمي ، د . نعيم زكي ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور  
 الوسطى ( القاهرة ، ١٩٧٣ ) .  
 القهواني ، حسين محمد ، تاريخ العراق بين الاحتلالين العثمانيين ١٥٣٤ - ١٦٣٨ ، رسالة  
 ماجستير غير منشورة ( بغداد ، ١٩٧٥ ) .  
 لونكريل ، ستيفن هيمسلي ، أربعة قرون في تاريخ العراق الحديث ، ترجمة جعفر خياط  
 ( بيروت ، ١٩٤٩ ) .  
 ليونهارت راوولف ، رحلة الشرق الى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣ - ١٥٧٤ ، ترجمة  
 سليم طه الشكريتي ( بغداد ، ١٩٧٨ ) .  
 مراد ، خليل عل ، تاريخ العراق الاداري والاقتصادي ١٦٣٨ - ١٧٥٠ ، رسالة ماجستير غير  
 منشورة ( بغداد ، ١٩٧٥ ) .





## • الهوامش •

- (١) للتفاصيل عن التحول الذي طرأ على موقع مدينة البصرة يراجع بحث المؤلف الموسوم : « تجارة البصرة الخارجية ودورها في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر » . مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية - العدد الرابع والثلاثون - السنة التاسعة ( أبريل ، ١٩٨٣ ) ص ٦٣ .
- (٢) د . نعيم زكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ( القاهرة ١٩٧٢ ) ص ١٢٢ .
- (٣) نوال حمزة يوسف الصيرفي : « التجارة البرتغالية في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي ( الرباطي ، ١٩٨٣ ) ص ١١٧ - ١٨ .
- Halil Inallick, ' The ottoman economic mind and aspects of the Ottoman economy ' (١) in : Studies in the economic history of the Middle East from the rise of Islam to the present time, ed. by M.A cook ( London, 1970 ), P. 212.
- (٥) الصيرفي : المصدر السابق . ص ١٦٨ - ٩ .
- Andrew C. Hess, ' The evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic discoveries, 1453 - 1525 ', American Historical Review, Vol. LXXV ( Dec. 1970 ) PP. 1915 - 16.
- (٧) عباس المزاري : تاريخ الطوائف العراقية ( بغداد . ١٩٥٨ ) ص ٦٠ : انظر ايضاً مظفر حسين جميل . سياح العراق التجارية ( القاهرة . ١٩٦٩ ) ص ١٣ .
- (٨) رسالة من دود مانويل دي ليا . حاكم هرمز الى جواد دي كاسترو حاكم الهند . هرمز ٢٣ حزيران ١٥١٧م . نقله صالح اوزيران . الاتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي ١٥٣١ - ١٥٨٩م . ترجمة الدكتور عبد الجبار ناجم ( بغداد . ١٩٧٩ ) ملحق رقم (١) - ص ٦٣ .
- (٩) انظر عن ذلك : ( trans. ) into English by A. de Faria Sousa, the Portuguese Asia, : capt. T. Stevens ( London, 1695 ), Vol. 11, P. 49.
- Robert Mantran, ' Reglements Fiscaux Ottomans : La province de Bussora ', (١٠) Journal of the Economic and social History of the Orient, x (1967) P. 249.
- (١١) ستيفن هيسلي لونكرها . أربعة قرون في تاريخ العراق الحديث . ترجمة جعفر خياط ( بيروت . ١٩٦٩ ) ص ٣٩ .
- Adde cavve, The travels of Adde cavve in Endia and the New East 1672 to 1664, (١٢) ed ) by sir charles Fowcett ( London, 1948 ) Vol. 111, P. 847.
- الذي يقول بأن « هؤلاء العرب لم يظهروا رمة أو هراة تجاه السفن التركية المارة . إذا ما فسح لهم المجال بذلك » (١٣) انظر جون باتيست تافرنيه . العراق في القرن السابع عشر . ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد ( بغداد . ١٩٦١ ) ص ٩٥ - ٩٦ .
- J. Parry, A history of; the Ottoman Empire to 1630 ( Cambridge, 1976 ), P. 143.

P. Teixeira (1604), *Travels of Pedro Teixeira* (trav.), B. w. : (١٦) :  
 F. Sinclair and (ed) by D. Ferguson, *streensgaard, Cawacies, caravans and*  
*couparies* ( Denemavix, 1973 ), P. 62, H. Inalçik, *The Ottoman leyday and decline of*  
*the Ottoman Empire in : The Cambridge History of Islam* ( Cambridge, 1970 ), Vol.  
 1, P. 33.

Robert Mantran, *L'Empire Ottoman Et le commerce A sialtique aux 160 Et 17e* (١٥)  
*siecles in : Islam and the trade of Asia* ( ed ), by D.s. Richards ( Oxford, 1970 ), PP.  
 163 - 4.

انظر ايضا الصيرى . المصدر السابق . ص ١٦٦

C. R. Beazley ( ed ) 1, *Voyages and travels mainly during the 16th 17th*  
*centuries* ( west minster, 1903 ), Vol. 1, P. 311.

Mantran, *Reglement Fiscaux Ottomans de Bussora*, PP. 224 - 77. (١٧)

وهذه المقالة تتناول النظم المالية العثمانية في ولاية البصرة في النصف الثاني من القرن السادس عشر.

Mantran, op. cit, P. 226. (١٨)

(١٩) هاميلتون جب وهارولد بورون . المجتمع الاسلامي وكلفرب . ترجمة الدكتور احمد عبد الرحيم مصطفى ( القاهرة .  
 ١٩٧٦ ) ص ١١٧

(٢٠) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣١ (١٥٧٤/١٨٢١) . مكتبة الدراسات العليا . كلية الآداب . جامعة بغداد . برقم  
 ١٢٥٤ . الملاحظات ٨٥ - ٦ . انظر ايضا . Mantran, op. cit, PP. 243 - 4.

(٢١) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣١ ورقة ٨٣ : مفصل ولاية البصرة دفتر رقم ٢٨٢ (١٥٥١/١٥٩) . مكتبة  
 الدراسات العليا . كلية الآداب . جامعة بغداد . برقم ١٢٥٦ . ورقة ٥٢٩ : انظر ايضا Matran, op. cit, P. 233.  
 237, 246.

Mantran, op. cct., P. 237. : اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣١ . ورقة ٨٣ .

(٢٢) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣١ . ورقة ٨٣ . ٨٥ : انظر ايضا . Mantran op. cit, PP. 231 - 2, 238.  
 (٢٣) للتفاسيل انظر خليل علي مراد . تاريخ العراق الادارى والاقتصادي ١٦٢٨ - ١٧٥٠ . اطروحة ماجستير غير  
 منشورة 1 بغداد . ١٩٧٥ ) ص ٣٧٠ .

(٢٤) هناك وصف لاجل الاسواق الموسمية في مدينة البصرة . أوردته لنا تكسيرا الذي زار المدينة عام ١٦٠٤ . وأشار فيه  
 الى المنتجات المختلفة التي كانت تعرض في ذلك السوق وعملية بيعها وشراؤها .

Teixeira, op. cit, P. 34

(٢٦) جب وبدون . المصدر السابق . ص ١١٧ : انظر ايضا مير بصري . مباحث في الاقتصاد العراقي 1 بغداد .  
 ١٩١٨ ) ص ٩٤ .

Mantran, *L'Empire Ottoman Et le commerce Asiatique*, PP. 173 - 4. (٢٧)

(٢٨) سعاد هادي العمرى . بغداد كما وصلها السواح الاجانب في القرون الخمسة الأخيرة ( بغداد . ١٩٥٤ ) ص ١٨ .  
 (٢٩) ليونهارت راوولف . رحلة الشرق الى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣ - ١٥٧٤ . ترجمة سليم طه التكريتي  
 ( بغداد . ١٩٧٨ ) ص ١٧٦ .

(٣٠) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣١ . الورقات ٨٢ - ٣ : انظر ايضا Mantran, *Reglements Fiscaux*  
*Ottoman : La Province de Bussora*, P. 229, 246.

G. W. F. Stripling, the Ottoman Turks and the Arabs 1511 - 1574 ( Illinois, (٣١) urbara, 1942 ), P. 15.

F. Braudel, during the Age of Phillip 11 ( trans. ) by Sain Reynolds (٣٢) في هذا المجال فإنه لم تكن هناك طرق تستحق الذكر في العراق . كما لم تستخدم عربات النقل فيه أثناء لافتقاره الى الطرق البرية الصالحة لسيورها انظر : جب ويون . المصدر السابق : ج ٢ ص ١١٧ ( حاشية ٤ ) . ( London, Vol. t, p. 184. 1972 )

(٣٣) للتفاصيل عن متاعبة كسفر في النقل النهري انظر حسين محمد القهواني . تاريخ العراق بين الاحتلالين العثمانيين ١٥٣٤ - ١٦٢٨ . رسالة ماجستير غير منشورة ( بغداد . ١٩٧٥ ) ص ٣٧٨ . جب ويون . المصدر السابق . ج ٢ ص ١٤٨ Richard Halcluyx, volume three : The voyages; of John Eldred (1583) in : ( london, 1962 ), P. 326, الذي ذكر التضياع الى ثلاثة موانئ . من سبعين سفينة ضياعا لبطاعته . وذلك في طريق عودته من البصرة الى بغداد .

Mantran, op. cit, PP. 228 - 33 انظر (٣٤)

Ibid, P. 247. (٣٥)

Ibid, P. 240. (٣٦)

Ibid, P. 227. (٣٧)

(٣٨) لقد سلك هذا الطريق أثناء اسما عجل الصفوي وقواته عام ١٥٠٨/١٩١٤ وهو في طريقه الى البصرة لبحارة المسلمين في الاحواز . كما طرقه محمد خان . حاكم بغداد . الذي ترك المدينة عند وصول السلطان سليمان القانوني اليها عام ١٥٣٤/١٩١٩ . وأخذت القوات العثمانية طريقا للوصول الى ال عيلان في منطقة الجزائر .

(٣٩) لقد استخدم هذا الطريق لأغراض عسكرية أيضا . فقد سلكته حملة آياس باشا عام ١٥٤٦ في طريقها من بغداد الى البصرة . وذلك التي قادها أسكندر باشا عام ١٥٦٦ - ١٥٦٧ .

(٤٠) مراد . المصدر السابق . ص ٣٧٦ .

(٤١) للكتاب بحث مفصل عن أنواع السفن التجارية المستخدمة في انهار العراق بعنوان « النقل النهري ووسائله في العراق ايام القرنين السادس عشر والسابع عشر : دراسة تاريخية » . مجلة المجمع العلمي العراقي ( تحت الطبع ) . انظر أيضا كاظم الدجيلي . « السفن في انهار العراق » . مجلة لغة العرب . السنة الثانية . ج ١٣ ايلول . ١٩١٢ ( ص ص ٩٧ - ١٠٢ ) .

Cesar Frederick, the voyages of... into East india 1563 in : Richard Halcluyt, (٤٢) voyages, Vol. 111 ( London, 1963 ),nHakl. voyages, vol. 111, P. 283.

John Eldred, op. cit, vol. 111, p. 327, Braudel, op. cit, vol i, p. 184, n. 53.(٤٣)

